



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

No. 114]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 22, 2013/वैशाख 2, 1935

No. 114]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 22, 2013/VAISAKHA 2, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 17 अप्रैल, 2013

सं. टीएएमपी/59/2012-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और इसके तहत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण तटीय बाजों पर लदे कार्गो के बारे में स्टीवेडिंग निर्धारण के लिए मुंबई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/59/2012-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

.....

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्ष
- (ii) श्री टी. एस. बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)
- (iii) श्री सी. बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आ दे श

(अप्रैल 2013 की 1 ली तिथि को पारित)

यह प्रकरण तटीय बाजों में लदे हुए कार्गो के बारे में स्टीवेडरिंग दर के निर्धारण के लिए मुंबई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमबीपीटी ने दिनांक 27 अगस्त 2012 के अपने पत्र के माध्यम से, तटीय बाजों में लदे हुए कार्गो के विषय में स्टीवेडरिंग दर के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया था। किंतु, अपने दरमान में (अपेक्षित) संशोधन हेतु पत्तन से अनुरोध के अभाव में इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 सितम्बर 2012 के अपने पत्र के माध्यम से एमबीपीटी से, परिकल्पित संशोधन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करने को कहा।

3.1 इसके बाद दिनांक 20 सितम्बर 2012 के अपने पत्र के माध्यम से एमबीपीटी ने अपने दरमान के खंड 2.18 की क्रम सं. 14 में प्रस्तावित परिवर्तन के साथ, 27 मार्च 2012 को हुई बैठक में बोर्ड के सामने रखे गए टेबल पेपर की एक प्रति संलग्न करते हुए प्रस्ताव दाखिल किया है।

3.2 दिनांक 20 सितम्बर 2012 के अपने पत्र के जरिये एमबीपीटी द्वारा रखे गए मुख्य बिंदु नीचे संक्षेप में दिये गए हैं:

- (i) पोत पर स्टीवेडरिंग सेवाएँ प्रदान करने के लिए मांगकर्त्ताओं / पोत स्वामियों / कंटेनर प्रचालकों द्वारा देय प्रभार दरमान के खंड 2.18 में प्रदत्त है।
- (ii) खंड 2.18 की क्रम सं.13 एवं 14 क्रमशः “बाजों द्वारा लाए गए कंटेनरों” और तटीय बाजों द्वारा लाए गए कार्गो” के लिए स्टीवेडरिंग प्रभारों की वसूली के लिए प्रावधान करती है।
- (iii) दरमान के खंड 2.18 की क्रम सं.14 के संदर्भ में, “वस्तु / गतिविधि” शीर्षक के तहत कहा गया “तटीय बाजों द्वारा लाया गया कार्गो।”
- (iv) तटीय यातायात द्वारा लाए गए कार्गो के लिए स्टीवेडरिंग दर के निर्धारण के लिए बोर्ड ने सरकार की नीति का अनुपालन करते हुए, 26.11.2002 के संकल्प सं. 169 के माध्यम से स्वीकृति प्रदान की। तदनुसार, दिनांक 10 सितम्बर 2003 के अपने आदेश के जरिये प्राधिकरण द्वारा, तटीय बाजों द्वारा लाये गए कार्गो के लिए स्टीवेडरिंग दर अनुमोदित की गई थी। जिसे समय-समय पर संशोधित किया गया है। रु. 25.60 प्रति टन की वर्तमान दर दिनांक

11 अक्टूबर 2011 के प्राधिकरण के आदेश द्वारा 22 दिसम्बर 2012 से अनुमोदित की गई थी ।

- (v) किन्तु, तटीय बाजों पर लादे कार्गो के लिए कोई स्टीवेडरिंग दर प्रदान नहीं की गई है ।
- (vi) हाल ही में, तटीय बाज कार्गो लदान के लिए कुछ समय पहले ही पहुँचे हैं ।
- (vii) जैसा कि तटीय बाजों पर कार्गो लदान की कार्य विधि, तटीय बाजों से कार्गो उतारने के समान ही है, तटीय बाजों पर कार्गो लदान के लिए स्टीवेडरिंग दर वही होगी जो तटीय बाजों द्वारा लाए गए कार्गो की है । तटीय बाजों पर कार्गो चढ़ाने (लदान) का कार्य किया गया था और तटीय बाजों द्वारा लाए गए कार्गो के लिए, लागू स्टीवेडरिंग दर तटीय बाजों पर लादे गए कार्गो पर लागू की गई थी ।
- (viii) पर्याप्त स्पष्टता प्रदान करने के लिए, खंड 2.18 की खंड सं. 14 की प्रशुल्क मद को “तटीय बाजों द्वारा प्रहस्तित कार्गो” के रूप में संशोधित किए जाने का प्रस्ताव है । इसे न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है और दरमान के खंड 2.18 की क्रम सं. 14 पर रु. 25.60 की दर, तटीय बाजों द्वारा लाए गए / लादे गए कार्गो के लिए लगाए गए प्रभार के रूप में लगाया जाता रहेगा ।
- (ix) इसमें कोई वित्तीय निहितार्थ नहीं है ।

4. इसके बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत टेबल पेपर में, दरमान में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं था, बल्कि उनके अंत में कहा गया था कि प्राधिकरण को उपयुक्त सूचना दे दी जायेगी ।

5. दरमान के खंड 2.18 के क्रम सं. 14 पर प्रशुल्क मद का जो संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित है, विवरण निम्नानुसार है:

क्र. सं.	वस्तु गतिविधि	प्रभारों का आधार	स्टीवेडरिंग दर (रु. में) (गियर बिना)	पत्तन द्वारा गियर की आपूर्ति के लिए (उच्चतम दर) (रु.में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
			विदेशी	तटीय
14.	तटीय बाजों द्वारा प्रहस्तित कार्गो	प्रति टन	-	25.60
				16.90

6. खंड 2.18 के क्रम सं. 14 पर प्रदत्त प्रचलित प्रावधान और कथित प्रशुल्क में प्रस्तावित परिवर्तन की तुलनात्मक स्थिति निम्नानुसार है:

प्रचलित					प्रस्तावित				
क्र. सं.	वस्तु प्रचलित	प्रभारों का आधार	स्टेवडरिंग दर (बिना गियर रु.में)	गियर की आपूर्ति के लिए उच्चतम दर (रु.में)	वस्तु प्रचलित	प्रभारों का आधार	स्टेवडरिंग दर (बिना गियर रु.में)	गियर की आपूर्ति के लिए उच्चतम दर (रु.में)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	
			विदेशी	तटीय			विदेशी	तटीय	
14.	तटीय बाजों द्वारा प्रहस्तित कार्गो	प्रति टन	25.60	25.60	16.90	तटीय बाजों द्वारा प्रहस्तित कार्गो	प्रति टन	- 25.60 16.90	

7. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, दिनांक 20 सितम्बर 2012 के अपने पत्र के माध्यम से पत्तन का प्रस्ताव, दिनांक 8 अक्टूबर 2012 और 5 नवम्बर 2012 के अपने पत्रों के जरिये उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ / मांगते हुए परिपत्रित किया गया था। हमें इंडियन नेशनल शिपआनर्स एसोसिएशन के अलावा किसी भी स्टैक होल्डर की प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है। उन्होंने भी दिनांक 18 दिसम्बर 2012 के अपने ई-मेल के द्वारा बताया है कि उन्हें कोई टिप्पणी / प्रतिक्रिया नहीं करनी है।

8. प्रस्ताव की प्राथमिक जाँच पड़ताल के आधार पर, एमबीपीटी से दिनांक 8 जनवरी 2013 के हमारे पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना : स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने दिनांक 18 जनवरी 2013 के अपने पत्र के जरिये अपना उत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और एमबीपीटी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध दिये गए हैं:

क्र. सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	एमबीपीटी के उत्तर
1.	एमबीपीटी द्वारा अपने पत्र सं. एफए/एसीसी/185(IV)/ओबीएल / 9330, दिनांक 20 सितम्बर 2012 के अंतर्गत प्रस्तुत टेबल-पेपर (vi) दिनांक 21 सितम्बर 2012 द्वारा, एमबीपीटी के प्रचलित दरमान के खंड 2.18 की क्रम सं. 14 का	बाजों पर चढ़ाए गए कार्गो के लिए दरमान के खंड 2.18 में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है। कथित खंड के क्रम सं. 14 पर वर्तमान प्रावधान तटीय बाजों द्वारा लाए गए कार्गो के ही बारे में उल्लेख करता है। इसलिए, "तटीय बाजों

<p>संदर्भ देते हुए विभिन्न परिदृश्यों में एमबीपीटी द्वारा लगाए जा रहे स्टीवेडरिंग प्रभारों के बारे में बताया गया है। इस प्रसंग में, एमबीपीटी के संज्ञान में यह लगाया जाता है कि दरमान का खंड 2.18 तटीय बाजों द्वारा लाये गए कार्गो के लिए पोत पर स्टीवेडरिंग सेवाएँ प्रदान करने के लिए रु. 25.60 प्रति टन की दर से प्रभार लगाने का प्रावधान करता है। यह प्रावधान तटीय बाजों में लादे गए कार्गो के लिए पोत पर स्टीवेडरिंग सेवाएँ प्रदान करने हेतु प्रभार लगाने का प्रावधान नहीं करता है। यह प्रावधान कोई स्लैबवार दर भी प्रदान नहीं करती है। इसके अलावा जब कभी किसी सेवा / कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं होता है तो पत्तन न्यास की जरूरतों को पूरा करने के लिए मार्च 2005 की प्रशुल्क मार्गदर्शियों (धारा 2.17.1 से 2.17.4 तक) में कार्यविधि प्रदान की गई है। ऐसी स्थिति में एमबीपीटी से निम्नलिखित प्रस्तुत / स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है:</p>	<p>द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए दर प्रस्तावित की गई है।</p> <p>दरमान के विकास के दौरान, आयात और निर्यात के स्टीवेडरिंग प्रचालनों के बीच अंतर 31 दिसम्बर 2006 से हटा लिया गया है। इस प्रकार, जैसाकि, वर्ष 2002 के दरमान में आयात और निर्यात के लिए अलग-अलग स्टीवेडरिंग दरें प्रदान की गई थीं, 31 दिसम्बर 2008 से संशोधित दरमान में और अब 2011 से आगे भी, आयात और निर्यात के स्टीवेडरिंग प्रभारों के बीच कोई भेदभाव नहीं है।</p>
<p>(i) केवल “बाजों द्वारा लाए गए” कार्गो के लिए अनुमोदित दरों को “बाजों पर लादे गए” कार्गो पर लागू करने के लिए “प्राधिकार” कहाँ है?</p>	<p>यह सच है कि वर्ष 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी उन स्थितियों में लागू होते हैं जहाँ विशिष्ट दर नहीं होती हैं। चूंकि इस दौरान प्रचालन जारी रहे और अब समस्त स्टीवेडरिंग दर संरचना आयात और निर्यात प्रचालनों के बीच अंतर नहीं करती, प्रचालन की प्रकृति के आधार पर</p>

		जो आयात के पूरी तरह सदृश है, प्रचलित आयात दरें लागू की गई थीं। चूंकि तटीय बाजों पर कार्गो के लदान की कार्यविधि के सदृश है, तटीय बाजों द्वारा लाए गए कार्गो के लिए लागू स्टीवेडरिंग दर, हाल ही में तटीय बाजों पर लादे गए कार्गो पर भी लागू की गई थी। एफए और सीएओ का अनुमोदन ले लिया गया है।
(ii)	प्रदत्त दरों को 1000 जीआरटी से कम वाले बाजों पर ही लगाया जाना सीमित रखने का "प्राधिकार" कहाँ है?	दरमान के खंड 2.17 के अंतर्गत नोट। (ii) बताता है कि 'पोत' शब्द में 1000 जीआरटी और अधिक की नौकाएँ, बाज और क्राफ्ट शामिल होंगे। इसलिए, 1000 जीआरटी से कम के बाजों के लिए दरमान के खंड 2.18 के क्रम सं. 14 पर (प्रदत्त) दर बाजों द्वारा लाये गए कार्गो पर लगाई गई थी और 1000 जीआरटी से अधिक के बाजों को तटीय पोत माना गया था।
(iii)	प्रदत्त दरें, बाजों के जीआरटी पर विचार किये बिना लागू न करने के लिए औचित्य/कारण।	
(iv)	बाजों में कार्गो लदान के लिए अनुमोदित दर लगाने के लिए, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.3 के अंतर्गत आवश्यक उपयोगकर्ताओं की सहमति, जब इस गतिविधि के लिए एमबीपीटी के प्रचलित दरमान में कोई विशिष्ट दर प्रदत्त नहीं है, जैसाकि पत्तन द्वारा स्वीकार किया गया है।	पत्तन उपयोगकर्ताओं ने इस दर में लागू किये जाने पर कभी कोई आपत्ति नहीं उठायी और चूंकि तटीय बाजों पर कार्गो के लदान की कार्यविधि, तटीय बाजों से कार्गो के उतारे जाने की कार्यविधि के सदृश है, तटीय बाजों द्वारा लाए गए कार्गो के लिए लागू स्टीवेडरिंग दर तटीय बाजों पर लादे गए कार्गो पर लागू की गई थी।
(v)	(क) टेबल पेपर (vi) में वर्णित परिदृश्य (ii) स्पष्ट नहीं है। स्पष्टता प्रदान करने के लिए एमबीपीटी इसको विस्तार से समझाए।	एमबीपीटी और अन्य आसपास के भारतीय पोतों के बीच कार्गो ले जाने में लगे (1000 जीआरटी से अधिक जीआरटी वाले) बाजों के बारे में बाजों को तटीय पोत माना जाता था और दरमान की अनुसूची 2.18 में

		प्रदत्त दरें, कार्गो की ठीक-ठीक नामावली के आधार पर लागू की जाती थी ।
	(ख) एमबीपीटी के प्रचलित दरमान में परिदृश्य (ii) को समाहित करने वाली अनुमोदित प्रशुल्क मद का संदर्भ पेश किया जाये ।	दरमान के खंड 2.17 के तहत नोट । (ii) वर्णन करता है कि 'पोत' शब्द में 1000 जीआरटी और अधिक की नौकाएँ, बार्ज और क्राफ्ट सम्मिलित होंगे ।
(vi)	एमबीपीटी के प्रचलित दरमान में टेबल पेपर (vi) में वर्णित परिदृश्य (iii) को समाहित करने वाली प्रशुल्क मद का, यदि कोई हो, संदर्भ दिया जाए और इसके साथ, जब तटीय बार्जों में कार्गो लादा जाता है और उतारा जाता है तब स्टीवेडरिंग सेवाएँ प्रदान करने के लिए कार्गो की किस्म के अनुसार विदेशी दर लागू करने का औचित्य दिया जाए ।	तटीय बार्जों द्वारा लाये गए कार्गो के बारे में स्टीवेडरिंग प्रभार, धारा में लंगर डाले हुए मुख्य पोत के दर्जे पर निर्भर करते हुए वसूल किये जाते थे । इस प्रकार, दरमान की सामान्य शर्तों एवं निबंधन के पैरा 1.2(i) के प्रावधानों के अनुसार 'विदेशी' पोत के रूप में वर्गीकृत पोतों के बारे में, बार्जों पर, जिनसे 'विदेशी' पोतों पर कार्गो उतारा / चढ़ाया गया, दरमान के खंड 2.18 की क्रम सं. 1 से 9 और 16 के अंतर्गत वर्णित कार्गो की प्रकृति (नामावली) पर निर्भर करते हुए दरमान के पैरा 2.18 के 'कॉलम' 'विदेशी' के अंतर्गत स्टीवेडरिंग दर प्रभारित की गई थी । किसी विदेशगामी पोत से बार्जों पर उतारा गया कार्गो पर विदेशी दर ही लगेगी, न कि तटीय दर । यह इस तथ्य के चलते है कि (ऐसे) कार्गो को आयात कार्गो का दर्जा दिया जाता रहेगा ।
(vii)	टेबल-पेपर (vi) में वर्णित परिदृश्य (iv) को समाहित करते हुए, एमबीपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त प्रशुल्क मद, यदि कोई हो,	तटीय बार्जों द्वारा लाये गए कार्गो के बारे में स्टीवेडरिंग प्रभार, धारा में लंगर डाले हुए पोत के दर्जे पर निर्भर करते हुए, वसूल किये जाते

	का संदर्भ दिया जाए ।	थे । इस प्रकार दरमान की सामान्य शर्तों एवं निबंधनों के पैरा 1.2(i) के प्रावधानों में 'तटीय' पोत के रूप में वर्गीकृत पोतों के बारे में उन बार्जों पर जो 'तटीय' पोतों पर उतारे / लादे गए कार्गो का प्रहस्तन करते हैं, क्रम सं. 1 से 9 और 16 के तहत वर्णित कार्गो की प्रकृति (नामावली) पर निर्भर करते हुए दरमान के पैरा 2.18 के कॉलम तटीय के नीचे प्रदत्त स्टीवेडरिंग दर प्रभारित की गई थी ।
(viii)	परिदृश्य (ii), (iii) और (iv), अन्य बातों के साथ "अनुसूची 2.18 के प्रावधानों के अनुसार, कार्गो की किस्म के अनुसार स्टीवेडरिंग की दर।" "कार्गो की किस्म" और "अनुसूची 2.18" के बीच संबंध बताया जाए।	जैसा कि ऊपर v (क), vi और vii के अंतर्गत उत्तरों में बताया गया है । स्टीवेडरिंग प्रभार दरमान के 2.18 की क्रम सं. 1 से 9 और 16 के अंतर्गत 'वस्तु' कॉलम 2 पर वर्गीकृत बार्ज में कार्गो /वस्तु की प्रकृति (नामावली) पर निर्भर करते हुए लगाये गए थे । दूसरे शब्दों में, स्टीवेडरिंग प्रभार, दरमान के पैरा 2.18 की क्रम सं. 14 के अंतर्गत प्रावधानों का सहारा लेते हुए (रु. 25.60 प्रति टन) नहीं लगाए गए थे बल्कि कार्गो की सही-सही नामावली पर निर्भर करते हुए लगाए गए थे ।

9. एमबीपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त खंड 2.17 (मिले जुले बर्थ किराया प्रभार) के नोट । (ii) नीचे पुनः प्रस्तुत है:
- "(ii)" "पोत" शब्द में 1000 और इससे अधिक जीआरटी की नौकाएँ, बार्ज और क्राफ्ट शामिल होंगे।"

10. इस प्रकरण में 18 जनवरी 2013 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। एमबीपीटी और आईसीसी शिपिंग एसोसिएशन ने अपने-अपने पक्ष रखे हैं।

11. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही (कार्यवृत्त) इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिये गये तर्कों के सारांश प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित हुई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) एमबीपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त अनुसूची, कथित अनुसूची में प्रदत्त दरों पर विभिन्न वस्तुओं / वस्तुओं के समूहों के लिए पोत पर (ऑन बोर्ड) स्टीवेडरिंग सेवाएँ प्रदान करने के लिए विभिन्न प्रभारों की लेवी का प्रावधान करती है। प्रदत्त दरें वस्तु-वस्तु के अनुसार अलग-अलग हैं।

कथित अनुसूची में एक प्रशुल्क मद “तटीय बाजों द्वारा लाया गया कार्गो” है। बिना गियर (मशीन) प्रदान किये, सेवा प्रदान करने के लिए विदेशी और तटीय के लिए रु. 25.60 प्रति टन की समान दर प्रदान की गई है। एमबीपीटी द्वारा गियर (मशीन) प्रदान करने के लिए उसी प्रविष्टि के अंतर्गत रु. 16.90 प्रति टन की एक अलग दर प्रदान की गई है। इस प्राधिकरण के समक्ष जो प्रस्ताव है वह, निर्यात प्रचालन को समाहित करने हेतु प्रशुल्क मद “तटीय बाजों द्वारा लाये गये कार्गो” की नामावली को “तटीय बाजों द्वारा प्रहस्तित कार्गो” के रूप में संशोधित करने तक ही सीमित है। प्रचलित दरें, बिना किसी परिवर्तन (यथावत) जारी रहेंगी।

- (ii) (क) वर्तमान प्रावधान की नामावली को देखने पर स्पष्ट होता है कि कथित प्रावधान में आयात चक्र में प्रदत्त प्रभार लगाने का प्रावधान है। यह निर्यात चक्र में समाहित प्रचालन को समाहित नहीं करता है। आयात चक्र के लिए प्रदत्त दर को किसी आंतरिक अनुमोदन के आधार पर निर्यात चक्र के लिए भी लागू

1624 61/13-3

करना संविधि में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुरूप नहीं पाया गया है ।

- (ख) प्रचलित प्रावधान इसके लागू किये जाने को 1000 से कम जीआरटी वाले बार्ज तक सीमित नहीं करता है । ऐसी स्थिति में, प्रदत्त दर को बार्जों की जीआरटी पर विचार किये बिना लगाए जाने की आवश्यकता है । इसके अलावा, प्रावधान की मांग है कि एमबीपीटी, तटीय बार्जों द्वारा लाये गए कार्गो के लिए प्रदत्त दर लागू करे जिसका अर्थ है कि रु. 25.60 प्रति टन की दर, कार्गो की किस्म के संदर्भ के बिना समान रूप से लागू की जाए ।

प्रदत्त नोट में प्रभारों की लेवी के लिए, एमबीपीटी द्वारा, पोत के जीआरटी के रूप में बार्जों को अलग-अलग करने हेतु निर्भर किया गया प्रावधान, यथा, “1000 जीआरटी से कम वाले बार्ज” और “1000 जीआरटी से अधिक के बार्ज” बर्थ किराया प्रभारों की लेवी से संबंधित अनुसूची है । यह एमबीपीटी के समस्त दरमान के लिए लागू साझा नोट नहीं है । ऐसी स्थिति में, नोट केवल बर्थ किराया प्रभारों के लागू करने तक ही सीमित है और तटीय बार्जों द्वारा लाये गए कार्गो के लिए पोत पर (ऑन बोर्ड) स्टीवेडरिंग सेवाएँ प्रदान करने के लिए प्रभारों को लागू करने हेतु कथित नोट का विस्तार, एमबीपीटी के प्रचलित दरमान में अनुमोदित प्रशुल्क व्यवस्था के अनुरूप दिखायी नहीं देता है ।

जब एमबीपीटी के लिए अनुमोदित दरमान में “1000 जीआरटी से कम वाले बार्ज” और “1000 जीआरटी से अधिक के बार्ज” जैसा कोई वर्गीकरण है ही नहीं तो बार्जों द्वारा लाए गए कार्गो के लिए ऑन-बोर्ड स्टीवेडरिंग प्रभार लगाने के लिए, कार्गो की किस्म के अनुसार 1000 जीआरटी से अधिक के बार्ज द्वारा लाए गए कार्गो के लिए प्रभार लगाया जाना, एमबीपीटी के प्रचलित दरमान में अनुमोदित प्रशुल्क व्यवस्था के अंतर्गत आता प्रतीत नहीं होता है ।

(ग) जैसाकि पहले बताया गया है, तटीय बाजों द्वारा लाये गए कार्गो के लिए स्टीवेडरिंग दर के रूप में, विदेशी और तटीय के लिए एक समान दर रु. 25.60 प्रति टन प्रदान की गई है। किंतु एमबीपीटी ने सूचित किया है कि वह, मुख्य विदेशी पोत से उतारे गए और तटीय बाज द्वारा लाए गए कार्गो पर अथवा, तटीय बाज से विदेशी मुख्य पोत पर लादे गये कार्गो पर, कार्गो की किस्म के आधार पर विदेशी दर लगाता रहा है। इसी प्रकार एमबीपीटी ने सूचित किया है कि वह, तटीय पोतों से उतारे गए और पत्तन तक तटीय बाजों तक लाये गए कार्गो पर और, तटीय पोतों पर चढ़ाने के लिए तटीय बाजों में लादे गए कार्गो के मामले में, कार्गो की किस्म के अनुसार, स्टीवेडरिंग के लिए तटीय दर लगाता रहा है। जैसा कि पहले बताया गया है, विभिन्न प्रकार के कार्गो (ज) के लिए विभिन्न दरें, प्रदान की गई हैं। इस संबंध में, एमबीपीटी द्वारा अनुपालन किया गया तरीका, पत्तन के प्रचलित दरमान में साफ-साफ दिया गया नहीं जान पड़ता है।

अक्टूबर 2011 में अनुमोदित एमबीपीटी का दरमान ने तटीय बाजों द्वारा लाए गए कार्गो के लिए, उसके प्रकार का विचार किये बिना, एकल (सिंगल) दर प्रदान की थी। दरमान में ऊपर वर्णित परिदृश्य समाहित नहीं है। कानूनन, महापत्तन न्यासों और वह प्रचालन करने वाले निजी टर्मिनल (प्रचालकों) को कोई भी दर लागू करने के लिए इस प्राधिकरण से अवश्यमेव स्वीकृति लेनी चाहिए। एमबीपीटी द्वारा ऊपर वर्णित परिदृश्यों पर दर लागू करने हेतु न तो इस प्राधिकरण की मंजूरी है और न ही वह मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुपालन में है। इसीलिए, एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि वर्तमान प्रस्ताव को छोड़कर जिस पर अनुवर्ती परिच्छेदों में विचार विमर्श किया गया है, वह ऊपर वर्णित परिदृश्यों को समाहित करने हेतु स्पष्ट प्रावधान प्रदान करने के लिए इस प्रकरण में पारित आदेश की अधिसूचना की तिथि से तीन माह के भीतर भली-भांति विश्लेषित प्रस्ताव लेकर आए।

- (iii) वर्तमान प्रावधान को संशोधित करने हेतु पत्तन के प्रस्ताव के संदर्भ में यह ध्यान देने योग्य है कि कथित रूप से तटीय बाजों से कार्गो उतारने की कार्यविधि, तटीय बाजों पर कार्गो लादने की कार्यविधि के समान है। उतराई और लदान प्रचालनों के अधिकतर परिमाणक समान / एक जैसे बताए गए हैं। एमबीपीटी ने बताया है कि तटीय बाजों पर कार्गो चढ़ाने में कोई अतिरिक्त लागत नहीं लगती है। उल्लेखनीय रूप से, इस मामले में जिन उपयोगकर्ताओं से सलाह की गई, उनमें से किसी ने भी वर्तमान प्रावधान में संशोधन हेतु, एमबीपीटी के प्रस्ताव पर आपत्ति व्यक्त नहीं की। एमबीपीटी ने सूचित किया है कि उसने प्रस्ताव के प्रति आपत्ति व्यक्त करते हुए किसी उपयोगकर्ता से कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं किया है। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण को भी एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदन प्रदान करने में कोई आपत्ति नहीं है।

13.1 परिणामस्वरूप और ऊपर प्रदत्त कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर खंड 2.18 (पोत पर स्टीवेडरिंग सेवाएँ प्रदान करने के लिए मांगकर्ताओं / पोत एजेंटों / पोत स्वामियों / कन्टेनर प्रचालकों द्वारा देय प्रभार) में क्रम सं. 14 पर वर्तमान प्रविष्टि को निम्नलिखित प्रविष्टि से प्रतिस्थापित किया जाता है:

14	तटीय बाजों द्वारा प्रहस्तित कार्गो	प्रति टन	-	25.60	16.90
----	------------------------------------	----------	---	-------	-------

13.2 एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह, इस पहले वर्णित अन्य परिदृश्यों को समाहित करने के लिए उपयुक्त प्रावधान शामिल करने के लिए, इस प्रकरण में पारित आदेश की अधिसूचना की तिथि से तीन माह के भीतर एक भली-भांति विश्लेषित प्रस्ताव लेकर आये।

टी. एस. बालासुब्रामणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/13]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 17th April, 2013

No. TAMP/59/2012-MBPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mumbai Port Trust for fixation of Stevedoring rate in respect of Cargo loaded in Coastal barges as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/59/2012-MBPT

Mumbai Port Trust

.....

Applicant

QUORUM:

- (i) Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii) Shri T.S. Balasubramaniam, Member (Finance)
- (iii) Shri C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 1st day of April, 2013)

This case relates to the proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of Stevedoring rate in respect of Cargo loaded in Coastal barges.

2. The MBPT had earlier vide its letter dated 27 August 2012 filed a proposal for fixation of stevedoring rate in respect of the cargo loaded in coastal barges. However, in the absence of a request from the port to amend its Scale of Rates, Authority had vide its letter dated 4 September 2012 requested MBPT to file a suitable proposal for the amendment envisaged.

3.1. Subsequently, the MBPT vide its letter dated 20 September 2012, has filed the proposal enclosing a copy of table paper placed before its Board in its meeting held on 27 March 2012 along with changes proposed to sl. No. 14 of section 2.18 of the scale of rates.

3.2. The main points made by MBPT in its letter dated 20 September 2012 are summarized below:

- (i). Charges for providing on board stevedoring services payable by the Indenters/Vessels owners/Container operators have been prescribed at Section 2.18 of the Scales of Rates.
- (ii). Sl. No. 13 and 14 of section 2.18 provides for recovery of stevedoring charges for "containers brought by barges" and "cargo brought by coastal barges" respectively.
- (iii). With reference to Sl. No. 14 of Section 2.18 of Scale of Rates under the heading of Commodity /Activity it is stated as "Cargo brought by Coastal barges".
- (iv). Board accorded sanction vide Resolution no.169 of 26.11.2002 for fixation of stevedoring rate for cargo brought by coastal traffic in conformity with the Government policy. Accordingly, the stevedoring rate for cargo brought by coastal barge was approved by the TAMP vide its order dated 10 September 2003; which had been revised from time to time. The present rate of ₹25.60 per tonne was approved with effect from 22 December 2012 vide TAMP's order dated 11 October 2011.
- (v). However, no stevedoring rates have been prescribed/provided for cargo loaded on coastal barges.
- (vi). In the recent past, coastal barges arrived in the port for loading the cargo.
- (vii). As the methodology of loading of cargo on coastal barges is similar to that of discharging of cargo from coastal barges, the stevedoring rate applicable for cargo loaded on the coastal barges will be the same as that of cargo brought by coastal barges. Work of loading of cargo on the coastal barges was carried out and the stevedoring rate applicable for cargo brought by coastal barges was applied for cargo loaded on the coastal barges.

1624 GI/13-4

(viii). In order to provide adequate clarification, the tariff item at Sl. No.14 of section 2.18 is proposed to be amended as "Cargo handled by Coastal barges". It has got the approval of Board of Trustees and charges @ ₹25.60 per tonne at Sl.no. 14 of section 2.18 of the scale of rates as levied for cargo brought by /loaded into the coastal barges will continue to be levied.

(ix). There is no financial implication.

4. The table paper placed before its Board did not propose any amendment to the Scale of Rates, but concluded by stating that TAMP will be suitably informed.

5. The description of tariff item at Sr. No. 14 of section 2.18 of SOR proposed to be amended is as follows:

Sr. No.	Commodity / Activity	Basis of charges	Stevedoring rate (without gear) (in ₹)		Ceiling Rate for supply of gear by the port (in ₹)
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)
			Foreign	Coastal	
14.	Cargo handled by coastal barges	Per tonne	-	25.60	16.90

6. The comparative position of the existing provision prescribed at Sr. No. 14 of section 2.18 and the proposed change in the said tariff item is as follows:

'2.18 charges for providing On Board Stevedoring Services payable by the Indenters/Vessel Agents/Vessel Owners/Container Operators'

Agents/Vessel Owners/Container Operators										
Existing					Proposed					
Sr. No.	Commodity/ Activity	Basis of charges	Stevedoring rate (without gear) (in ₹)		Ceiling Rate for supply of gear by the port (in ₹)	Commodity/ Activity	Basis of charges	Stevedoring rate (without gear) (in ₹)		Ceiling Rate for supply of gear by the port (in ₹)
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)	(7)	(8)		(9)
			Foreign	Coastal				Foreign	Coastal	
14.	Cargo brought by coastal barges	Per tonne	25.60	25.60	16.90	Cargo handled by coastal barges	Per tonne	-	25.60	16.90

7. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the port vide its letter dated 20 September 2012 was circulated to the users/ user organisations vide our letter dated 8 October 2012 and 5 November 2012 with a request to send their comments. We have not received the comments of the stakeholders except from the Indian National Shipowners' Association which has stated that it has no comments to offer vide its email dated 18 December 2012.

8. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 8 January 2013. The MBPT vide its letter dated 18 January 2012 has responded. The queries raised by us and the response of MBPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of MBPT
1.	The table paper (vi) dated 21 September 2012 furnished by the MBPT under cover of its letter No. FA/ACC/183(IV)/OBL/933Q dated 20 September 2012 reports about stevedoring charges being levied by MBPT in	There is no specific provision in Section 2.18 of the Scale of Rates for cargo loaded on the barges. The existing provision at Sr. No.14 of the said Section mentions only about cargo brought by the coastal barges.

	different scenarios taking recourse to Sr. No. 14 of Section 2.18 of the Scale of Rates (SOR) of the existing SOR of MBPT. In this context, it is brought to the notice of the MBPT that section 2.18 of the SOR provides for levy of charges at ₹.25.60 per tonne for on-board stevedoring services for cargo brought by coastal barges. This provision does not provide for levy of charges for on-board stevedoring services for cargo loaded into coastal barges. This provision also does not prescribe any slab-wise rates. Further, whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, a methodology is prescribed in the tariff guidelines of March 2005 (clause 2.17.1 to 2.17.4) to enable a Port Trust to meet the situation. That being so, the MBPT is requested to furnish / clarify the following:	It is, therefore, a rate for "cargo handled by coastal barges" has been proposed. In the course of evolution of Scale of Rates, the distinction between stevedoring operations of import and export has been removed from 31 December 2006. Thus, while the earlier Scale of Rates in the year 2002 was having separate stevedoring rates for import and export, the revised Scale of Rates from 31 December 2006 and now from 2011 onwards does not distinguish between import and export of stevedoring charges.
(i).	The "authority" to apply the rates approved only for cargo "brought by barges" on the cargo "loaded into barges".	It is true that the tariff guidelines 2005 are applicable in situations where specific rates do not exist. Since the operations continued in the meanwhile and the entire stevedoring rate structure now does not distinguish between import and export operations, based on nature of operation which are exactly similar to the import, the existing import rates were applied. Since the methodology of loading of cargo on coastal barges is similar to that of discharging of cargo from the coastal barges, the stevedoring rate applicable for cargo brought by coastal barges was applied for cargo loaded on coastal barges in the recent past. Approval of FA & CAO has been obtained.
(ii).	The "authority" to restrict the application of prescribed rate to barges having less than 1000 GRT.	Note 1(ii) under Section 2.17 of Scale of Rates states that the term vessel will include the boats, barges and craft of GRT of 1000 and above. Hence, for barges below 1000 GRT, the rate at Sr. No.14 of Section 2.18 of Scale of Rates was applied for cargo brought by barges and for barges of more than 1000 GRT treating them as coastal vessels.
(iii).	Justification / reason for not applying the prescribed rates irrespective of the GRT of barges.	
(iv).	Consent of the users as required under clause 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005 for application of approved rate for loading the cargo into the barges when a specific rate for this activity is not prescribed in the existing SOR of MBPT, as admitted by the port.	Port users never raised any dispute on applicability of this rate and since the methodology of loading of cargo on coastal barges is similar to that of discharging of cargo from the coastal barges, the stevedoring rate applicable for cargo brought by coastal barges was applied for cargo loaded on coastal barges.
(v).	(a). The scenario (ii) described in the Table paper (vi) is not clear. The MBPT to amplify to give clarity.	In respect of barges (having GRT more than 1000) involved in carrying the cargo between MBPT and other nearby Indian Ports, the barges used to be treated as coastal vessel and the rates prescribed in Schedule 2.18 of Scale of Rates were

1624 CI/13-5

		applied depending upon the exact nomenclature of cargo.
	(b). The reference to the tariff item approved in the existing SOR of MBPT covering the scenario (ii) to be furnished.	Note 1 (ii) under Section 2.17 of Scale of Rates states that the term vessels will include the boats, barges and craft of GRT of 1000 and above.
(vi)	The reference to the tariff item prescribed in the existing scale of rates of MBPT, if any, covering the scenario (iii) described in the Table paper (vi) with justification for applying the foreign rate as per type of cargo for rendering stevedoring services when the cargo is loaded into the coastal barges and unloaded from the coastal barges.	Stevedoring charges used to be recovered in respect of cargo brought by coastal barges depending upon the status of the mother vessel anchored in the stream. This in respect of vessels classified as "Foreign" vessel in terms of para 1.2(i) of the General Terms and Conditions of Scale of Rates, the barges which unloaded / loaded the cargo on "Foreign" vessels were charged stevedoring rate under the column "Foreign" of para 2.18 of Scale of Rates depending upon the nature (nomenclature) of cargo enumerated under Sl. No.1 to 9 and 16 Section 2.18 of Scale of Rates. Cargo unloaded from a foreign going vessel into the barges will attract foreign vessel rate and not the coastal one. This is due to the fact that the cargo will continue to assume the status of import cargo.
(vii)	The reference to the tariff item prescribed in the existing SOR of the MBPT, if any, covering the scenario (iv) described in the Table paper (vi).	Stevedoring charges used to be recovered in respect of cargo brought by coastal barges depending upon the status of mother vessel anchored in the stream. Thus in respect of vessels classified as "Coastal" vessel in terms of para 1.2(i) of the General Terms and Conditions of Scale of Rates, the barges which handle the cargo unloaded / loaded on "Coastal" vessel were charged stevedoring rate under the column "Coastal" of para 2.18 of Scale of Rates depending upon the nature (nomenclature) of cargo enumerated under Sl. NO.1 to 9 and 16.
(viii)	Scenarios (ii), (iii) and (iv) state, <i>inter alia</i> , that "rate for stevedoring as per type of cargo in terms of schedule 2.18". The linkage between "type of cargo" and "schedule 2.18" to be explained.	As stated in the replies under v(a), vi and vii above, the stevedoring charges were levied depending upon the nature (nomenclature) of cargo / commodity in the barge classified at column 2 i.e. "commodity" under Sl. No.1 to 9 and 16 of 2.18 of Scale of Rates. In other words, stevedoring charges were not levied by invoking the provisions under Sl. No.14 of para 2.18 of Scale of Rates (₹25.60/- per tonne) but the same were levied depending upon the exact nomenclature of the cargo.

9. The Note 1 (ii) of Section 2.17 (composite berth hire charges) prescribed in the existing scale of rates of MBPT is reproduced below:-

"(ii) The term "vessel" will include the boats, barges and craft of GRT of 1000 and above".

10. A joint hearing in this case was held on 18 January 2013 at the Office of this Authority. The MBPT and ICC Shipping Association have made their submission.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:-

- (i) The schedule prescribed in the existing scale of rates of the MBPT provides for levy of different charges for providing On Board Stevedoring Services for various commodities / group of commodities at the rates prescribed in the said schedule. The rates prescribed vary from commodity to commodity.

One tariff item prescribed in the said schedule is "cargo brought by coastal barges". A uniform rate of ₹25.60 per tonne is prescribed for foreign and coastal for providing the service without gear. A separate rate of ₹16.90 per tonne under the same entry is prescribed for providing gear by the MBPT. The proposal before this Authority is limited to the extent of amending the existing nomenclature of the tariff item "cargo brought by coastal barges" as "cargo handled by coastal barges" to cover the export operation. The existing rates are proposed to be continued without any change.

- (ii). (a). Looking to the nomenclature of the existing provision it is evident that the said provision provides for levy of the prescribed charge in the import cycle. It does not cover the operation involved in the export cycle. The application of the rate prescribed for import cycle for export cycle also, based on some internal approval, is not found to be in line with the tariff setting arrangement envisaged in the Statute.
- (b). The existing provision does not restrict its application to the barge having GRT less than 1000. That being so, the prescribed rate needs to be applied irrespective of the GRT of the barges. Further, the provision requires the MBPT to apply the prescribed rate for cargo brought by coastal barges, which means that the rate of ₹25.60 per tonne requires to be applied uniformly without reference to types of cargo.

The provision relied upon by the MBPT to segregate the barges in terms of GRT of the vessel namely "barges having less than 1000 GRT" and "barges having more than 1000 GRT" for levy of charges in the Note prescribed is the schedule relating to levy of berth hire charges. It is not a common note applicable for the entire scale of rates of MBPT. That being so, the Note governs only the application of berth hire charges and extension of the said Note to govern the application of charges for providing on-board stevedoring services for cargo brought by coastal barges does not appear to be in line with tariff arrangement approved in the existing scale of rates of MBPT.

When no such segregation namely "barges having less than 1000 GRT" and "barges having more than 1000 GRT" is available in the approved scale of rates for levy of on-board stevedoring charges for cargo brought by barges, levy of charges for cargo brought by barges having more than GRT as per type of cargo does not appear to be covered by the tariff arrangement approved in the existing scale of rates of MBPT.

- (c). As stated earlier, a uniform rate for foreign and coastal at ₹25.60 per tonne is prescribed as stevedoring rate for cargo brought by coastal barges. However, the MBPT has reported to be levying the foreign rate for the cargo unloaded from a foreign mother vessel and brought by coastal barges or

loaded on to a foreign mother vessel from coastal barges depending upon the type of cargo. Likewise, the MBPT has reported levy of coastal rate for stevedoring as per types of cargo in case of cargo unloaded from coastal vessel and brought by coastal barges to the port and cargo loaded in coastal barges for subsequent loading on the coastal vessel. As stated earlier, different rates have been prescribed for different types of cargo. The method followed by the MBPT in this regard does not appear to be explicitly prescribed in the existing scale of rates of the port.

The scale of rates of MBPT approved in October 2011 prescribed a single rate for cargo brought by coastal barges irrespective of types of cargo. The scale of rates does not cover the scenarios explained above. The Statute requires the Major Port Trusts and the Private Terminals operating thereat to seek sanction of this Authority for levy of rates. The application of the rates by MBPT to the scenarios explained does not have sanction of this Authority or is not in compliance with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005. The MBPT is, therefore, advised to come up with a well analysed proposal to provide for explicit provisions to cover the scenarios explained above except the current proposal which is discussed in the subsequent paragraph within three months from the date of notification of the order passed in this case.

- (iii). With reference to the proposal of the port to amend the existing provision, it is noteworthy that reportedly the methodology of unloading of cargo from the coastal barges is similar to the loading of cargo on the coastal barges. Most of the parameters for unloading and loading operations are reported to be similar. The MBPT has reported that no additional cost is involved in loading of cargo onto the coastal barges. Notably, users consulted in the case have not objected to the proposal of the MBPT to amend the existing provision. MBPT has reported that it has also not received any representation from the users objecting to the proposal. That being so, this Authority does not have objection to approve the amendment proposed by the MBPT.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the existing entry at serial no. 14 in section 2.18 (charges for providing On Board stevedoring services payable by the Indenters/Vessel Agents/Vessel Owners/Container Operators) is replaced with the following entry :-

14.	Cargo handled by coastal barges	Per tonne	-	25.60	16.90
-----	---------------------------------	-----------	---	-------	-------

13.2. The MBPT is advised to come up with a well analysed proposal within three months from the date of notification of the Order passed in this case for incorporation of suitable provisions to cover the other scenarios explained earlier.

T. S. BALASUBRAMANIAM, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/13]